D É C I S I O N

QUÉBEC **RÉGIE DE L'ÉNERGIE**

D-2020-033	**R-4111-2019**	**23 mars 2020**

PRÉSENT :

Nicolas Roy
Régisseur

Hydro-Québec
Demanderesse

Décision finale et sur les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel

Demande d'autorisation d'Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité relative à la réfection et au remplacement d'installations à proximité du poste de la Nemiscau

Demanderesse :

Hydro-Québec
représentée par Me Yves Fréchette.

1. DEMANDE

[1] Le 18 novembre 2019, Hydro-Québec dans ses activités de transport d'électricité (le Transporteur) dépose à la Régie de l'énergie (la Régie) une demande[1] afin d'obtenir l'autorisation requise pour la réfection et le remplacement d'installations à proximité du poste de la Nemiscau (le Projet).

[2] Cette demande est présentée en vertu des articles 31(5º) et 73 de la *Loi sur la Régie de l'énergie*[2] (la Loi) et du *Règlement sur les conditions et les cas requérant une autorisation de la Régie de l'énergie*[3] (le Règlement). Le Règlement stipule qu'une autorisation spécifique et préalable de la Régie est requise lorsque le coût global d'un projet du Transporteur est égal ou supérieur à 65 M$.

[3] Le coût total du Projet s'élève à 95,1 M$. Il s'inscrit dans la catégorie « Maintien des actifs » et est rendu nécessaire afin d'assurer la pérennité d'installations en fin de vie utile. Les mises en service du Projet sont prévues de janvier à décembre 2021 inclusivement.

[4] Le Transporteur dépose, sous pli confidentiel, deux documents présentant respectivement les coûts détaillés[4] et annuels du Projet[5]. Il demande à la Régie de reconnaître le caractère confidentiel des renseignements contenus dans ces documents et de rendre une ordonnance, en vertu de l'article 30 de la Loi, afin d'en interdire la divulgation, la publication et la diffusion, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de mise en service finale du Projet.

[5] Le 27 novembre 2019, la Régie publie un avis aux personnes intéressées sur son site internet, indiquant qu'elle compte procéder à l'étude de la demande du Transporteur par voie de consultation. Elle fixe au 28 janvier 2020 la date limite pour le dépôt des commentaires des personnes intéressées et au 4 février 2020, celle pour la réponse du Transporteur à ces commentaires. La Régie demande au Transporteur de publier cet avis sur son site internet. Le 27 novembre 2019, le Transporteur confirme à la Régie cette publication.

---

1 Pièce B-0002.
2 RLRQ, c. R-6.01.
3 RLRQ, c. R-6.01, r. 2.
4 Pièces B-0006 (pièce confidentielle) et B-0008 (version caviardée).
5 Pièce B-0007 (pièce confidentielle).

[6] Entre les 8 janvier et 18 février 2020, la Régie transmet trois demandes de renseignements (DDR) au Transporteur, en version caviardée et sous pli confidentiel.

[7] Entre les 17 janvier et 28 février 2020, le Transporteur dépose ses réponses aux DDR de la Régie, en version caviardée et sous pli confidentiel.

[8] N'ayant reçu aucun commentaire de personnes intéressées, la Régie entame son délibéré le 28 février 2020.

[9] La présente décision porte sur la demande d'autorisation du Projet et sur les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel de certains documents et renseignements.

2. CONCLUSION PRINCIPALE DE LA RÉGIE

[10] Pour les motifs énoncés ci-après, la Régie autorise la réalisation du Projet tel que présenté par le Transporteur.

3. MISE EN CONTEXTE ET OBJECTIFS VISÉS PAR LE PROJET

[11] Les postes de la Nemiscau et Albanel sont des postes stratégiques du réseau de transport électrique au Québec. Ils intègrent, par six lignes de 735 kV, la grande majorité de la production provenant des centrales du territoire de la Baie James, soit environ 17 400 MW. Ces installations du réseau de transport sont isolées sur ce territoire. Afin d'assurer la fiabilité du réseau, le Transporteur doit loger à l'année les travailleurs pour l'entretien et les opérations de ces installations. Pour ce faire, il possède et exploite un complexe résidentiel constitué de trois résidences et de roulottes, d'un centre communautaire, d'un campement temporaire et d'un aéroport à proximité du poste de la Nemiscau.

[12] Le Transporteur indique que des travaux importants doivent être effectués au complexe résidentiel afin d'assurer sa pérennité et que, par ailleurs, les dortoirs du campement, de même que les deux roulottes situées au complexe résidentiel, ont dépassé la fin de leur durée de vie utile, sont vétustes et doivent être remplacés à court terme.

[13] Le Projet a donc comme objectif la réfection du complexe résidentiel de la Nemiscau, dont la pérennité est à assurer, incluant son centre communautaire. Il a aussi pour objectif le remplacement, par une nouvelle résidence, de deux roulottes situées sur le site du complexe résidentiel et des dortoirs du campement de la Nemiscau situé à proximité.

4. DESCRIPTION DU PROJET

[14] Les travaux associés au Projet sont les suivants :

- Pour le complexe résidentiel :
  - réfection des résidences A, B et C;
  - démantèlement des roulottes 24 et 25;
  - construction d'une nouvelle résidence (Résidence D);
  - réfection majeure et agrandissement du centre communautaire;
  - mise à niveau des services municipaux.
- Démantèlement partiel du campement de la Nemiscau.

[15] Le Transporteur décrit de façon détaillée les composantes du Projet[6].

[16] Le Transporteur présente également au tableau suivant le calendrier de réalisation des travaux liés au Projet.

---

[6] Pièce B-0004, p. 11 et 12.

TABLEAU 1
CALENDRIER DE RÉALISATION

Activité	Début	Fin
Avant-projet	Mai 2018	Septembre 2019
Autorisation de la Régie de l'énergie	Novembre 2019	Mars 2020
Projet	Mai 2020	Décembre 2021
Mises en service		
Résidence A		Janvier 2021
Résidence B		Février 2021
Résidence C		Avril 2021
Résidence D		Juin 2021
Centre communautaire		Décembre 2021

Source : Pièce B-0004, p. 13.

5. JUSTIFICATION DU PROJET

[17] En 1976, un campement temporaire a été construit à proximité du complexe résidentiel pour loger les travailleurs lors de la construction des postes de la Nemiscau et Albanel. Ce campement peut accueillir environ 150 travailleurs mais son utilisation varie en fonction des activités de l'année.

[18] En 1984, le Transporteur a entrepris la construction d'un complexe résidentiel constitué de plusieurs infrastructures permanentes dont trois résidences (A, B, C), totalisant 96 chambres, un centre communautaire incluant une cafétéria ainsi que des installations pour les loisirs afin de loger les travailleurs devant intervenir sur le réseau de transport à proximité des postes de la Nemiscau et Albanel.

[19] Deux roulottes temporaires (24 et 25) de 7 chambres chacune, datant du début des années 80, ont été installées au complexe résidentiel en 1991. En 2010, une nouvelle résidence modulaire préfabriquée de 21 chambres a été construite (roulotte 26).

[20] Dans le cadre de son processus de planification des besoins en logement à proximité du poste de la Nemiscau, le Transporteur estime que la construction de la résidence D en remplacement des roulottes 24 et 25 situées sur le site du complexe résidentiel et des roulottes de dortoirs situées sur le site du campement constitue la solution optimale, des points de vue technique et économique.

[21] En effet, les analyses démontrent que le remplacement des roulottes par un bâtiment permanent est la solution optimale pour assurer la pérennité de l'offre de logement permanent dans la région. Elle permet à la fois de regrouper les services en un même lieu et d'offrir la même qualité de logement à l'ensemble des travailleurs.

[22] Enfin, le Transporteur souligne que cette région isolée doit être pourvue d'une offre de logement adéquate. Il n'y a pas de solution de rechange pour loger les travailleurs du Transporteur une fois le campement démantelé, puisque les installations les plus proches se situent à Eastmain, à plus de 80 km, tandis que la ville la plus proche, Chibougamau, se situe à environ 300 km. Il est donc essentiel pour le Transporteur de veiller dès à présent à maintenir l'offre de logement dans la région afin que les travailleurs puissent continuer à assurer la fiabilité du service de transport.

Réfection des résidences A, B, et C et construction de la résidence D

[23] Le Transporteur indique que l'usure de la plomberie, la présence de pourriture et le remplacement de mobilier vétuste, vieux de plus de 35 ans et pour lequel les pièces de rechange ne sont plus disponibles, imposent des travaux rapides de mise à niveau aux résidences A, B et C afin d'en assurer la pérennité. Les roulottes 24 et 25 qui offrent des lits supplémentaires sur le site du complexe résidentiel, ont aussi dépassé la fin de leur durée de vie utile, sont en mauvais état et doivent également être remplacées.

[24] Il explique que la vétusté du campement de la Nemiscau constitue un autre des éléments déclencheurs du Projet. Datant de 1976 et construits dans une perspective temporaire à l'époque, les dortoirs du campement, qui montrent des signes de dégradation et sont vétustes, doivent être remplacés à brève échéance. Ils ont eux aussi dépassé leur durée de vie utile.

[25] Le Transporteur mentionne que la solution retenue, soit la construction d'une résidence de 72 chambres pour remplacer à la fois les dortoirs du campement et les roulottes 24 et 25, constitue une solution permettant d'assurer la pérennité de l'offre de logement en

étant adaptée aux besoins du Transporteur. En effet, elle vise à permettre le logement des travailleurs dans un secteur névralgique et éloigné du réseau de transport afin d'assurer sa fiabilité.

[26] Selon le Transporteur, en positionnant la résidence D à la suite des trois résidences existantes et en regroupant l'ensemble des travailleurs dans un même complexe résidentiel, il optimise l'utilisation des services disponibles dans le secteur (cafétéria, installations pour les loisirs). Il assure aussi que l'ensemble des travailleurs disposent des mêmes conditions de logement dans ce secteur éloigné.

[27] Par ailleurs, il profite des installations du campement jusqu'à leur démantèlement pour loger des travailleurs pendant la durée des travaux aux résidences du complexe résidentiel et au centre communautaire et ainsi réduire le besoin d'installer des roulottes temporaires pour loger les travailleurs pendant la durée des travaux. Ce faisant, et tirant partie d'un échéancier compressé, le Transporteur souligne qu'il optimise le Projet afin d'en réduire les coûts.

Réfection du centre communautaire

[28] Le Transporteur indique que la majorité des composantes du centre communautaire ont atteint ou dépassé la fin de leur durée de vie utile et que le centre n'a fait l'objet d'aucuns travaux majeurs depuis sa construction en 1986.

[29] L'infiltration d'eau, la pourriture, l'usure de la toiture, des portes, des fenêtres et du revêtement extérieur, la vétusté de la plomberie et du système de drainage des eaux usées ainsi que les enjeux posés par l'érosion du sol imposent la réfection rapide du centre communautaire. Selon le Transporteur, ces travaux vont permettre d'en maintenir l'intégrité, d'assurer sa pérennité et de permettre de fournir les services nécessaires aux travailleurs en poste dans la région. En outre, la réfection de ce bâtiment permet au Transporteur de le réaménager afin d'optimiser les services alimentaires en déplaçant ces activités sur un même niveau.

[30] Par ailleurs, le Transporteur indique que l'agrandissement du bâtiment se justifie par la nécessité d'augmenter les services offerts sur place à la suite du déménagement au complexe résidentiel des travailleurs qui logent au campement.

Conclusion

[31] Le Transporteur considère que son Projet est réalisable tant sur le plan technique que du point de vue de l'échéancier. L'avant-projet réalisé à ce jour a permis de confirmer cette faisabilité et de préciser les contraintes inhérentes au Projet.

[32] Le Transporteur dépose la liste des principales normes techniques appliquées au Projet[7].

[33] Par ailleurs, le Transporteur souligne qu'il a mis de l'avant un processus de participation et de consultation du public auprès du milieu cri. Il a pu ainsi tenir compte des attentes et des préoccupations exprimées afin d'adapter le mieux possible le Projet en vue de son intégration harmonieuse dans son milieu d'accueil. Le Transporteur indique qu'en résumé le Projet est accueilli favorablement par les membres du Conseil de bande de Nemaska et par le maître de trappage[8].

6. AUTRES SOLUTIONS ENVISAGÉES

[34] Le Transporteur a étudié trois solutions en vue d'assurer la pérennité des installations d'hébergement dans le secteur du poste de la Nemiscau :

- solution 1 : réfection du complexe résidentiel de la Nemiscau et remplacement des roulottes 24 et 25 et du campement de la Nemiscau par une nouvelle résidence;
- solution 2 : reconstruction complète du complexe résidentiel à l'emplacement actuel;
- solution 3 : construction complète du complexe résidentiel à un nouvel emplacement.

[35] La solution 1 prévoit la construction d'une nouvelle résidence D en remplacement des dortoirs du campement de la Nemiscau et des roulottes 24 et 25. Elle prévoit également l'agrandissement du centre communautaire, dont la cafétéria, afin d'avoir la capacité

---

7 Pièce B-0005, annexe 1, p. 3.
8 Pièce B-0005, annexe 2, p. 7.

requise pour permettre aux travailleurs additionnels qui logeront dans le complexe résidentiel d'avoir une place assise à la cafétéria. Des travaux majeurs de réfection sont à prévoir au centre communautaire. L'intérieur des résidences A, B et C subira également une réfection.

[36] Cette solution permet d'effectuer l'intervention requise en pérennité, soit le remplacement des dortoirs du campement de la Nemiscau et des roulottes 24 et 25 par une nouvelle résidence de 72 chambres conforme aux normes en vigueur. De plus, elle permet d'offrir aux travailleurs un milieu de vie plus sain en remédiant à la vétusté du centre communautaire et des résidences A, B et C. Elle permet de démanteler les dortoirs et quelques bâtiments connexes du campement de la Nemiscau ainsi que les roulottes 24 et 25 qui sont vétustes. De plus, tous les employés logeant au complexe résidentiel seront relocalisés au campement de la Nemiscau pour toute la durée des travaux, afin d'optimiser l'échéancier et les coûts.

[37] La solution 2 consiste à reconstruire l'ensemble du complexe résidentiel à son emplacement actuel. Le nouveau complexe comporte essentiellement le même nombre de chambres et de places à la cafétéria que la solution 1 à la fin des travaux. Cette solution prévoit de rebâtir à neuf les résidences pour une capacité de 189 chambres et le centre communautaire afin d'éviter les travaux de réfection. Dans cette solution, tous les employés résidant au complexe résidentiel seront relocalisés au campement de la Nemiscau pour toute la durée des travaux. Outre le complexe résidentiel entièrement reconstruit, la solution permet de démanteler les roulottes 24 et 25 et les dortoirs du campement de la Nemiscau à la fin des travaux.

[38] La solution 3 consiste à construire un complexe résidentiel sur un autre site à proximité, qu'Hydro-Québec devra acquérir. Le nouveau complexe comporte essentiellement le même nombre de chambres et de places à la cafétéria que les solutions 1 et 2. Les travailleurs peuvent bénéficier des installations actuelles lors des travaux. Aucun campement temporaire supplémentaire n'est requis pour cette solution. Outre le complexe résidentiel entièrement reconstruit à un nouvel emplacement, la solution permet de démanteler les roulottes 24 et 25 et les dortoirs du campement de la Nemiscau à la fin des travaux.

[39] Par ailleurs, le Transporteur présente une comparaison des coûts globaux actualisés des solutions envisagées au tableau suivant :

TABLEAU 2
COMPARAISON ÉCONOMIQUE DES SOLUTIONS
(EN MILLIERS DE DOLLARS ACTUALISÉS 2019)

	Solution 1 Réfection et remplacement d'installations	Solution 2 Reconstruction à l'emplacement actuel	Solution 3 Construction à un nouvel emplacement
• Investissements	84 415	146 851	134 408
• Valeurs résiduelles	- 0	- 1 946	- 1 788
• Taxes	4 935	8 677	7 943
Coûts globaux actualisés	89 350	153 582	140 563

Source : Pièce B-0004, p. 18

[40] Les coûts globaux actualisés tiennent compte, entre autres, des investissements requis pour la construction, des valeurs résiduelles des investissements, de la taxe sur les services publics et du coût du capital. L'analyse économique a été réalisée sur une période de 38 ans, soit 35 ans après la mise en service des équipements.

[41] Selon le Transporteur, la solution 1 doit être retenue du fait qu'elle présente des coûts globaux actualisés inférieurs aux solutions 2 et 3 et qu'elle répond à ses besoins.

7. COÛTS ASSOCIÉS AU PROJET

[42] Le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Maintien des actifs » et son coût total s'élève à 95,1 M$. Les mises en service du Projet sont prévues de janvier à décembre 2021 inclusivement.

[43] Le Transporteur présente la ventilation suivante des coûts :

TABLEAU 3
COÛTS DES TRAVAUX AVANT-PROJET ET PROJET
(EN MILLIERS DE DOLLARS DE RÉALISATION)

	Total propriétés générales
Coûts de l'avant-projet	
Sous-total	**1 201,9**
Coûts du projet	
Ingénierie, approvisionnement et construction	**87 700,4**
Client	**468,6**
Frais financiers	**5 774,7**
Sous-total	**93 143,7**
TOTAL	**95 145,6**

Source : Pièce B-0004, p. 18.

[44] Les coûts détaillés ainsi que les coûts annuels sont déposés par le Transporteur sous pli confidentiel. Il dépose également une version caviardée de la pièce relative aux coûts détaillés[9].

[45] Le Transporteur indique que chaque rubrique de coût est indexée suivant le taux d'inflation applicable de l'année de sa réalisation. Les taux d'inflation utilisés pour l'établissement du coût du Projet proviennent des prévisions d'Hydro-Québec Innovation, équipement et services partagés en date du 9 avril 2019.

[46] Le Transporteur mentionne que le coût total du Projet ne doit pas dépasser de plus de 15 % le montant autorisé, auquel cas il doit obtenir une nouvelle autorisation de la direction d'Hydro-Québec. Le cas échéant, il s'engage à en informer la Régie en temps opportun[10].

---

9 Pièces B-0006 et B-0007 (pièces confidentielles) et B-0008, p. 5 (version caviardée).

10 Pièce B-0004, p. 20.

8. IMPACT TARIFAIRE

[47] Le Transporteur indique que l'impact sur les revenus requis à la suite de la mise en service du Projet prend en compte les coûts associés à l'amortissement, au financement, à la taxe sur les services publics et les revenus de facturation interne.

[48] Les résultats sont présentés sur des périodes de 20 ans et de 30 ans, conformément à la décision D-2003-68[11]. Le Transporteur estime que les résultats pour la période de 30 ans sont plus représentatifs de l'impact sur les revenus requis puisqu'ils sont davantage comparables à la durée de vie utile moyenne des immobilisations visées par le Projet.

[49] L'impact annuel moyen du Projet sur les revenus requis est de 5,8 M$ sur une période de 20 ans et de 4,6 M$ sur une période de 30 ans, ce qui représente un impact à la marge de 0,2 % dans les deux cas, par rapport aux revenus requis approuvés par la Régie pour l'année 2019[12].

[50] Une analyse de sensibilité porte l'impact tarifaire annuel moyen à 6,9 M$ sur une période de 20 ans et à 5,6 M$ sur une période de 30 ans, selon l'hypothèse d'une variation à la hausse de 15 % du coût du Projet et du coût du capital prospectif[13].

9. IMPACT SUR LA FIABILITÉ DU RÉSEAU OU SUR LA QUALITÉ DE PRESTATION DU SERVICE DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

[51] Le Transporteur mentionne que le Projet permet d'assurer la fiabilité du réseau de transport et la continuité de service aux clients. En effet, il permet de disposer à l'année de la main-d'œuvre requise pour l'exploitation et l'entretien du réseau à proximité de ces actifs névralgiques que constituent les lignes à 735 kV de la Baie James, de même que les postes de la Nemiscau et Albanel.

---

11 Dossier R-3497-2002, décision D-2003-68, p. 27.
12 Pièce B-0005, annexe 5, p. 3 et 5.
13 Pièce B-0005, annexe 5, p. 4 et 6.

[52] Il indique également que la construction d'une nouvelle résidence et la réfection des résidences A, B et C existantes permettra de remplacer des installations vétustes par des installations permanentes. La réfection du centre communautaire, quant à elle, va permettre au Transporteur d'offrir à ses employés les services requis pour séjourner à proximité de ces actifs névralgiques pendant des périodes prolongées dans une région éloignée.

10. AUTORISATIONS EXIGÉES EN VERTU D'AUTRES LOIS

[53] Le Transporteur présente la liste des autorisations pouvant être exigées en vertu d'autres lois pour la réalisation du Projet :

Volet provincial

- Une autorisation ministérielle est requise du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*[14] pour l'établissement, la modification ou l'extension de toute installation de gestion ou de traitement des eaux visée à l'article 32 de cette loi, ainsi que l'installation et l'exploitation de tout autre appareil ou équipement destiné à traiter les eaux.

- Une autorisation est requise du MELCC en vertu de la *Loi sur la qualité de* l'environnement pour l'aménagement et l'exploitation d'un ouvrage de captage d'eau souterraine.

- Une autorisation est requise du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) en vertu de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*[15] pour la réalisation de travaux dans l'habitat du poisson (installation d'une nouvelle prise d'eau pour le système de protection incendie en rive et en littoral).

---

14 RLRQ c. Q-2.
15 RLRQ c. C-61.1.

- Un permis d'occupation temporaire est requis du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (MERN) en vertu de la *Loi sur les terres du domaine de l'État*[16] pour l'occupation de terres publiques requises pour le projet.

- Un permis d'intervention est requis du MFFP en vertu de la *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier*[17] pour réaliser les activités d'aménagement forestier requises pour le projet[18].

11. OPINION DE LA RÉGIE

[54] La Régie note que le Projet s'inscrit dans la catégorie d'investissement « Maintien des actifs » et qu'il est rendu nécessaire afin d'assurer la pérennité d'installations en fin de vie utile.

Coûts du Projet

[55] La Régie souligne toutefois que les coûts du Projet, au montant total de 95,1 M$, représentent un investissement important qui ne génère pas de revenus.

[56] En réponse à une DDR, le Transporteur indique qu'il ne peut identifier de projets similaires au présent Projet, eu égard à la nature particulière et la complexité d'exécution de ce dernier et de surcroît, réalisé en région éloignée[19].

[57] À la demande de la Régie, le Transporteur présente les coûts du Projet de 95,1 M$, ventilé par installation[20]. Il présente également le coût historique des installations actuelles totalisant 23,1 M$[21] et la valeur nette s'y afférant de 7,9 M$[22], à l'exception du

---

16 RLRQ c. T-8.1.
17 RLRQ c. A-18.1.
18 Pièce B-0005, annexe 3, p. 3 et 4.
19 Pièce B-0014, p. 8.
20 Pièces B-0017 (pièce confidentielle) et B-0018 (version caviardée), p. 5, tableau R1.1.
21 Pièce B-0014, p. 5, tableau R1.2.
22 Pièce B-0023, p. 17. Le Transporteur indique que les valeurs résiduelles des immobilisations non visées par le Projet continueront de s'amortir mensuellement jusqu'à la fin de leur vie utile.

campement[23]. Il soumet que le coût total, ou par installation, du Projet ne peut être comparé directement aux coûts historiques indexés, notamment parce que les travaux ne sont pas les mêmes et que le Code de construction[24] a évolué depuis.

[58] En complément de réponse, le Transporteur éclaire la Régie sur l'établissement des coûts du Projet :

- Pour les résidences A, B et C, le Transporteur précise que le coût a été établi pour des travaux spécifiques, dans un contexte d'éloignement, en fonction de coûts de réfection de bâtiments existants. En appliquant les taux d'indexation aux coûts historiques, le total des coûts indexés des résidences A et B (36 chambres chacune) se compare aux coûts prévus de la résidence D (72 chambres)[25].

- Pour le centre communautaire, le coût des travaux a été établi en se basant sur l'historique de réfection de ce type d'installation. Par ailleurs, pour la cafétéria, une firme spécialisée en service alimentaire a été mandatée en avant-projet afin d'établir le coût de l'aménagement, de l'appareillage et des autres éléments de cette dernière.

- Pour les roulottes 24 et 25, le coût de démantèlement a été établi sur la base de leur démolition. Aucune activité n'est prévue concernant la roulotte 26.

- Pour les services municipaux (station d'incendie, puits d'eau potable, fosse septique et champs d'épuration et stationnement), le coût a été estimé de façon paramétrique, à l'aide de certaines hypothèses de base et à partir d'une multitude de composantes différentes selon la nature des travaux respectifs et adaptés au site du Projet[26].

---

23 Le Transporteur indique, à la pièce B-0014, p. 5, tableau R1.2, note 2, que le coût historique du campement n'est pas disponible.

24 RLRQ c. B-1.1, r. 2.

25 Pièces B-0013 (pièce confidentielle) et B-0014 (version caviardée), p. 7.

26 Pièce B-0014, p. 8.

Provision pour contingence

[59] Par ailleurs, la Régie note que le coût du Projet de 95,1 M$ inclut une provision au montant de [redacted] soit un taux de contingence de [redacted]. En réponse à une DDR, le Transporteur indique que la méthode Monte-Carlo a été utilisée pour établir la provision en tenant compte de l'ensemble des risques du Projet[27].

[60] Au surplus, si le coût total du Projet devait dépasser le montant autorisé de plus de 15 %, soit de 14,3 M$, le Transporteur s'engage à informer la Régie en temps opportun.

[61] Dans le cadre du présent dossier, le Transporteur indique que la méthode Monte-Carlo a été particulièrement utilisée pour ce projet réalisé dans la région de la Baie James, afin d'évaluer de manière objective le montant de la provision pour contingence du Projet. Cette méthode permet de déterminer par itérations une distribution statistique du coût du Projet tout en considérant les effets combinés des composants de risques associés au Projet et des sources d'incertitudes inhérentes aux estimations de coûts[28].

[62] Les quatre grandes étapes qui ont été réalisées par le Transporteur pour mener à terme la simulation Monte-Carlo, ainsi que les résultats finaux, sont présentés dans sa réponse à une DDR[29].

[63] La Régie souligne les efforts qui ont été consacrés par le Transporteur dans l'estimation de la distribution statistique du coût du Projet et l'évaluation de la provision pour contingence. Elle est également favorable aux actions réalisées à cet effet par ce dernier.

---

27 Pièces B-0013 (pièce confidentielle) et B-0014 (version caviardée), p. 15 et 16.
28 Pièces B-0022 (pièce confidentielle) et B-0023 (version caviardée), p. 8.
29 Pièces B-0022 (pièce confidentielle) et B-0023 (version caviardée), p. 9 à 12.

Taux d'occupation

[64] La Régie constate que les nouvelles installations prévoient 189 chambres[30] et un démantèlement du campement, alors que les installations actuelles comprennent 131 chambres[31] et un campement de 150 lits, totalisant une offre de 281 chambres.

[65] Questionné au sujet du taux d'occupation, le Transporteur indique en DDR que l'offre future de 189 chambres aurait permis de répondre aux demandes maximales de plusieurs des journées les plus achalandées des 5 dernières années. Seules quelques journées présentent une occupation dépassant l'offre future de 189 chambres[32].

[66] Par ailleurs, le Transporteur souligne que l'offre future de 189 chambres sera suffisante même si elle est inférieure à l'offre antérieure de 281. En effet, l'occupation historique des chambres, depuis les 5 dernières années, n'atteint pas 281. De plus, le Transporteur précise qu'il tiendra compte de la disponibilité de logement dans ses prévisions de main d'œuvre pour cette région isolée, comme il le fait actuellement afin de ne pas excéder l'offre de logement[33].

Conclusion

[67] La Régie a pris connaissance des renseignements fournis par le Transporteur au soutien de la réalisation du Projet et s'en déclare satisfaite de façon générale.

[68] La Régie demeure cependant préoccupée de l'ampleur des coûts du Projet et invite le Transporteur à faire preuve d'un maximum d'efficience.

[69] La Régie juge que le Projet est nécessaire à la satisfaction de l'objectif visé, soit d'effectuer des travaux importants au complexe résidentiel de la Nemiscau, incluant son centre communautaire, afin d'assurer sa pérennité. Il a aussi pour objectif le remplacement, par une nouvelle résidence, de deux roulottes situées sur le site du complexe résidentiel et

---

30 Résidence A (36 chambres), Résidence B (36 chambres), Résidence C (24 chambres), la nouvelle Résidence D (72 chambres) et Roulotte 26 (21 chambres).

31 Résidence A (36 chambres), Résidence B (36 chambres), Résidence C (24 chambres), Roulotte 24 (7 chambres), Roulotte 25 (7chambres) et Roulotte 26 (21chambres).

32 Pièces B-0022 (pièce confidentielle) et B-0023 (version caviardée), p. 6.

33 Pièces B-0022 (pièce confidentielle) et B-0023 (version caviardée), p. 7

des dortoirs du campement de la Nemiscau, situés à proximité, qui ont dépassé la fin de leur durée de vie utile, sont vétustes et doivent être remplacés à court terme.

[70] **Pour les motifs présentés par le Transporteur, la Régie autorise la réalisation du Projet. Le Transporteur ne pourra cependant apporter, sans autorisation préalable de la Régie, aucune modification au Projet qui aurait pour effet d'en modifier de façon appréciable la nature ou les coûts.**

[71] Par ailleurs, la Régie prend acte du fait que le Transporteur s'engage à l'informer, en temps opportun, si le coût total du Projet devait dépasser le montant autorisé de plus de 15 % et s'il obtient une nouvelle autorisation de la direction d'Hydro-Québec à cet égard. Dans un tel cas, elle souhaite en être informée sans délai.

[72] **La Régie demande au Transporteur de se conformer aux exigences qu'elle a mentionnées aux paragraphes 508 à 511 de la décision D-2014-035[34] et aux paragraphes 364 à 366 de la décision D-2017-021[35], dans le cas de modifications au Projet, incluant la mise en place d'une solution technique alternative ou d'un dépassement des coûts.**

[73] **La Régie demande au Transporteur de déposer publiquement le suivi des coûts présentés au tableau 4 de la pièce B-0004[36] lors du dépôt de son rapport annuel.**

[74] **La Régie demande également au Transporteur de présenter, au même moment, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous la même forme et le même niveau de détail que ceux du tableau 1 de la pièce B-0008[37]. Par ailleurs, elle dispose de la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur à l'égard d'un tel suivi dans la section 12 de la présente décision.**

[75] **Enfin, dans l'un et l'autre cas, la Régie demande au Transporteur de présenter un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, de fournir l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment sur les dates de mises en service**.

---

34 Dossier R-3823-2012, décision D-2014-035, p. 109 et 110.
35 Dossier R-3981-2016, décision D-2017-021, p. 91.
36 Pièce B-0004, p. 18.
37 Pièces B-0008, p. 5 (version caviardée) et B-0006 (pièce confidentielle).

12. CONFIDENTIALITÉ DES DOCUMENTS

[76] Le Transporteur demande à la Régie de rendre une ordonnance de traitement confidentiel, en vertu de l'article 30 de la Loi, et d'interdire la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements contenus à la pièce B-0006, et caviardés à la pièce B-0008[38], ainsi que des renseignements relatifs aux coûts annuels du projet à la pièce B-0007, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet[39].

[77] Il demande qu'une telle ordonnance soit également rendue, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, à l'égard des renseignements relatifs au suivi des coûts réels du Projet qui seraient déposés, le cas échéant, selon les exigences de la Régie, telles que celles prévues au paragraphe 74 de la présente décision[40].

[78] Dans sa lettre du 17 janvier 2020[41], le Transporteur demande également à la Régie d'ordonner le traitement confidentiel et d'interdire, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements caviardés des réponses à la DDR nº 1, transmises sous pli confidentiel à la pièce B-0013 et caviardées à la pièce B-0014[42].

[79] Dans sa lettre du 28 février 2020[43], le Transporteur demande que l'ordonnance de confidentialité soit étendue aux réponses aux DDR nº 2 et nº 3 de la Régie, transmises sous pli confidentiel aux pièces B-0017 et B-0022, et caviardées aux pièces B-0018[44] et B-0023[45], respectivement. Le Transporteur indique que ces renseignements sont visés par la même déclaration sous serment, et il en demande le même traitement confidentiel.

[80] Au soutien de ces demandes, le Transporteur dépose une déclaration sous serment de M. Mathieu Bolullo, directeur principal Projets de production et Société d'énergie de la Baie James[46]. M. Bolullo allègue que les pièces faisant l'objet de cette demande de

---

38 Pièce B-0008, p. 5 à 9.
39 Pièce B-0002, p. 2, par. 8.
40 Pièce B-0002, p. 2, par. 9.
41 Pièce B-0011.
42 Pièce B-0014, p. 7, 15 et 16.
43 Pièce B-0020.
44 Pièce B-0018, p. 5.
45 Pièce B-0023, p. 8, 12 et 13.
46 Pièce B-0002, p. 6.

traitement confidentiel contiennent des renseignements détaillés sur les coûts du Projet qui, s'ils étaient publics, pourraient influencer l'évolution des appels de proposition. Pour la réalisation du Projet, Hydro-Québec sollicite les fournisseurs par appels d'offres ou de propositions afin d'obtenir les produits et services nécessaires au meilleur prix. M. Bolullo soumet que si les coûts détaillés du Projet étaient divulgués, les fournisseurs sollicités pourraient préparer leurs soumissions en fonction des coûts présentés à la Régie plutôt que de faire preuve de créativité, ce qui limiterait le potentiel de création de valeur pour Hydro-Québec, notamment en ne lui permettant pas d'obtenir les biens et services requis au meilleur coût possible. Selon lui, afin d'assurer une saine concurrence et un niveau de compétitivité optimal, il serait justifié que la Régie ordonne le traitement confidentiel de ces renseignements.

[81] La Régie est d'avis que les motifs invoqués par M. Bolullo dans sa déclaration sous serment justifient l'octroi de l'ordonnance de confidentialité demandée.

[82] **Pour les motifs invoqués à la déclaration sous serment de M. Bolullo, la Régie accueille la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur visant les renseignements caviardés contenus aux pièces B-0008, B-0014, B-0018 et B-0023, et interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de ces renseignements, également contenus aux pièces B-0006, B-0013, B-0017 et B-0022. La Régie accueille également la demande d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur et interdit, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet, la divulgation, la publication et la diffusion de la pièce B-0007 et des renseignements qu'elle contient, ainsi que des renseignements relatifs aux coûts réels du Projet qui seront déposés dans le cadre du suivi de ces coûts, selon les exigences énoncées au paragraphe 74 de la présente décision.**

[83] **La Régie demande au Transporteur de l'informer, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet. Elle verra alors à ce qu'une version non caviardée des pièces visées par l'ordonnance de traitement confidentiel énoncée au paragraphe 82 de la présente décision soit versée au dossier public, dans le délai prévu à la présente décision.**

[84] **Considérant ce qui précède,**

La Régie de l'énergie :

AUTORISE le Transporteur à procéder à la réfection et au remplacement d'installations à proximité du poste de la Nemiscau et à la réalisation des travaux connexes, tel que décrit par le Transporteur;

AUTORISE le Transporteur à présenter, dans son rapport annuel, le suivi des coûts réels détaillés du Projet, sous pli confidentiel, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la mise en service finale du Projet, selon le format et les modalités déterminés dans la présente décision;

DEMANDE au Transporteur d'informer la Régie, par voie administrative, de la date de mise en service finale du Projet;

ACCUEILLE les demandes d'ordonnance de traitement confidentiel du Transporteur;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion :

- des renseignements caviardés contenus à la pièce B-0008, lesquels sont déposés sous pli confidentiel à la pièce B-0006, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet,
- de la pièce B-0007 et des renseignements qu'elle contient, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet,
- des renseignements caviardés contenus aux pièces B-0014, B-0018, B-0023, lesquels sont déposés, respectivement, sous pli confidentiel aux pièces B-0013, B-0017, B-0022, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet;

INTERDIT la divulgation, la publication et la diffusion des renseignements qui seront fournis par le Transporteur dans le cadre du suivi des coûts réels du Projet, selon les exigences énoncées au paragraphe 82 de la présente décision, jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an de la date de mise en service finale du Projet;

DEMANDE au Transporteur de présenter dans son rapport annuel, conformément à l'article 75 (5°) de la Loi :

- un suivi des coûts du Projet, selon les exigences formulées aux paragraphes 73 et 74 de la présente décision;
- un suivi de l'échéancier du Projet et, le cas échéant, l'explication des écarts majeurs entre les coûts projetés et réels et des écarts d'échéance, notamment sur les dates de mises en service, tel que précisé au paragraphe 75 de la présente décision;

ORDONNE au Transporteur de se conformer à l'ensemble des autres éléments décisionnels contenus dans la présente décision.

Nicolas Roy
Régisseur